Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4520**

16. Wahlperiode 05. 03. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/4150 –

Sicherheit im Berliner Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) und Gewährleistung des Fernbahnverkehrs in Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Am Donnerstag, dem 18. Januar 2007, lockerten und lösten sich, ausgelöst durch den Orkan Kyrill, am Gebäude des Berliner Hauptbahnhofes tonnenschwere Stahlteile. Eines fiel auf einen tiefer liegenden Träger, ein zweites auf eine der Zugangstreppen. Zwar kam kein Mensch dabei zu Schaden, doch der Hauptbahnhof wurde evakuiert und bis zum nächsten Tag gesperrt. Zudem mussten Bahnhofsbetrieb und Fahrgastverkehr im Berliner Hauptbahnhof am Sonntag, dem 21. Januar 2007, wegen starken Windes abermals eingestellt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Fragen betreffen zu einem großen Teil Sachverhalte, die in die Zuständigkeit der Bauverwaltung des Landes Berlin oder in die unternehmerische Zuständigkeit der Deutschen Bahn AG (DB AG) bzw. ihrer Tochterunternehmen fallen. Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem Bereich Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit und vor dem Hintergrund der Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996 (Anlage 1 zu Bundestagsdrucksache 13/6149). Angaben zu unternehmerischen Sachverhalten können nur insoweit mitgeteilt werden, als sie von dem Unternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Fassadenkonstruktion des Berliner Hauptbahnhofes – insbesondere die Sicherung der Zier-Stahlträger und ihrer offenkundig unzureichenden Befestigung – angesichts des Absturzes von Fassadenteilen, die „konstruktionsbedingt“ und „nach dem anerkannten Stand der Technik“ befestigt waren?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 1. März 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die sog. Bügelbauten sind nicht Teil der Verkehrsstation und unterliegen demzufolge nicht der Aufsicht und Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), sondern der Bauverwaltung des Landes Berlin. Wegen dieser Zuständigkeit sowie im Hinblick auf das von der DB AG zusammen mit dem Bauunternehmen beim Landgericht Berlin beantragten Beweissicherungsverfahren durch einen unabhängigen, vom Gericht bestellten Gutachter enthält sich die Bundesregierung einer Bewertung.

2. Wie wurde die Befestigung der abgestürzten Teile ausgeführt (bitte eine technische Beschreibung oder Zeichnung beifügen)?

   a) Wie viele einzelne, auf diese Weise befestigte Stahlteile in ähnlicher Größenordnung gibt es im Berliner Hauptbahnhof?

   b) Sind andere, den abgestürzten ähnliche Fassadenteile des Berliner Hauptbahnhofes auf andere Weise befestigt?

      Wenn ja, wie?

   c) Handelt es sich bei der Befestigung der abgestürzten Fassadenträger um eine bereits früher und an anderen Bauwerken gewählte Konstruktion?

      Wer war für ihre Konstruktion, ihre Befestigung und für die Zulassung der dazugehörenden Bauteile zuständig?

   d) Wo wurde diese Befestigung zuvor bei öffentlichen Gebäuden angewendet?

   e) Welche Veränderungen an den Befestigungen der Fassadenteile des Berliner Hauptbahnhofes sind im Nachgang der Ereignisse veranlasst oder bereits ausgeführt worden?

Nach Mitteilung der DB Station & Service AG sind die Stahlriegel auf angeschweißten Auflagerkonsolen an den vertikalen Stützen aufgelegt. Weitere Details wurden nicht mitgeteilt. Auf die Zuständigkeit der Bauverwaltung des Landes Berlin wird verwiesen.

a) Nach Mitteilung der DB Station & Service AG sind am Berliner Hauptbahnhof 240 Stahlriegel als Fassadenelemente ohne statische Funktion vorhanden.

b) Weitere vergleichbare oder ähnliche Stahlriegel gibt es nach Angaben des Unternehmens am Berliner Hauptbahnhof nicht.

c) Hinsichtlich der Verwendung an anderen Bauwerken liegen keine Angaben vor. Nach Mitteilung der DB Station & Service AG sind für die Planung und Bauausführung die beauftragten Planer und ausführenden Unternehmen verantwortlich. Die Zulassung der gewählten Konstruktion erfolgte auf Basis von technischen Regelwerken und statischen Nachweisen. Die Übereinstimmung wurde durch den Prüfstatiker bestätigt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

d) Erkenntnisse, dass im Bereich der Bundeshochbauten vergleichbare Konstruktionen eingebaut wurden, liegen nicht vor.

e) Nach Mitteilung der DB Station & Service AG wurden die schwimmend gelagerten Fassadenriegel nach Vorgabe des Prüfstatikers an beiden Auflagern durch nachträglich montierte Knaggen gegen Abheben gesichert.

3. Welche Ermittlungsergebnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich der Frage vor, ob das Abstürzen von Teilen der Fassade des Berliner Hauptbahnhofes durch eine unzulängliche oder fehlerhafte Ausführung oder durch einen Bruch von Befestigungselementen verursacht wurde?

Es wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Wie wurde geprüft und gewährleistet, ob die Fassadenkonstruktion des Berliner Hauptbahnhofes fachmännisch und frei von Qualitätsmängeln errichtet wurde?

   Wer war mit welcher Kompetenz für das Baustellenmanagement, die Kontrolle und die Bauabnahme verantwortlich?

Die DB Station & Service AG hat im Rahmen ihrer Bauherrenfunktion fachlich qualifizierte und anerkannte Planungsbüros, Bauüberwacher und ausführende Unternehmen beauftragt. Für die Bügelgebäude war die Baubehörde des Landes Berlin, Senatsverwaltung, mit der Erteilung der Baugenehmigung und der Teil- bzw. Gesamtabnahmen u. a. durch den Prüfingenieur beteiligt.

5. In welchem Ausmaß haben die beiden Januarstürme – bitte getrennt für den 18., 19. und 21. Januar dieses Jahres angeben – zu Schäden an der Verglasung der Hallen und der Fassaden des Berliner Hauptbahnhofes geführt?

An den Verglasungen der Bahnhofshalle sind durch die Stürme keine Schäden entstanden. Durch den am 18. Januar 2007 herab gefallenen Riegel wurden ausschließlich Fassadenteile eines der Bügelgebäude beschädigt. Am 19. Januar und 21. Januar 2007 sind keine Schäden entstanden.

6. Welche Behörden waren für die Erteilung der Baugenehmigungen – insbesondere bei der Fassadenkonstruktion des Berliner Hauptbahnhofes – zuständig, und welche Regelwerke und Vorgaben (beispielsweise Landesbauordnungen) galten für das Bauwerk?

Als Behörden für die Erteilung der Baugenehmigung – insbesondere für die Fassadenkonstruktion der Bügelgebäude – waren das Land Berlin, Senatsverwaltung, und Bezirksamt Mitte beteiligt. Regelwerke und technische Vorgaben werden durch die Landesbauordnung Berlin und ergänzende Bauvorschriften definiert.

7. In welchen Zeitspannen wurde am 21. Januar 2007, als das Empfangsgebäude des Berliner Hauptbahnhofes erneut komplett gesperrt worden ist, der Verbindungsgang des U-Bahnhofes (U 55) als Zugang zum Tiefbahnhof genutzt, wie viele Fernzüge wurden während dieser Zeiten über den Tiefbahnhof umgeleitet, und bei wie vielen dieser Züge war im Tiefbahnhof ein Fahrgastwechsel möglich?

Nach Mitteilung der DB Station & Service AG hielten alle regulären Züge der Nord-Süd-Verbindung während der Sperrung des Berliner Hauptbahnhofs am 21. Januar 2007 an den Bahnsteigen 1/2 und 7/8 (den äußeren Bahnsteigen des

Tiefbahnhofs). Die Fahrgäste konnten dort aussteigen und wurden über den BVG-Ausgang an der Invalidenstraße aus dem Bahnhof geführt. Ein Ein- oder Umsteigen war während der Sperrung nicht möglich. Die Züge, die regulär auf der Stadtbahn verkehren, wurden über andere Strecken umgeleitet.

8. In welchem Umfang war es während der Sperrungen des Empfangsgebäudes des Berliner Hauptbahnhofes möglich, Reisezüge über die neuen Fernverbindungen im Bahnknoten Berlin umzuleiten, sie also

   a) entweder über den Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen und die Strecke Spandau–Gesundbrunnen nach Berlin-Lichtenberg bzw. zum ICE-Werk Berlin-Rummelsburg oder

   b) über die Strecke Spandau–Südkreuz zu den Bahnhöfen Berlin-Südkreuz und Berlin-Schönefeld

   zu führen?

Die in Antwort zu Frage 10 beschriebenen Umleitungsmöglichkeiten standen in vollem Umfang zur Verfügung.

9. Aus welchen Gründen unterließ es die Deutsche Bahn AG, während der Sperrung des Berliner Hauptbahnhofes am 21. Januar 2007 den Bahnhof Berlin Zoologischer Garten und Zugbehandlungsanlagen in Berlin-Grunewald für die Züge des Fernverkehrs als Ausweichmöglichkeit zu nutzen?

Nach Angaben der DB AG können im Bahnhof Berlin-Grunewald die Züge nicht ver- und entsorgt werden. Dies ist nur in Rummelsburg möglich.

10. Wie viele Fernreisezüge können im Falle weiterer zu erwartender Sperrungen des Berliner Hauptbahnhofes pro Stunde und Richtung jeweils über die beiden folgenden Verbindungen geführt werden:

    a) über die Strecke Spandau–Gesundbrunnen von und zum neuen Fernbahnhof Berlin-Gesundbrunnen und weiter zum Fernbahnhof Berlin-Lichtenberg oder zum ICE-Werk Berlin-Rummelsburg und

    b) über die Strecke Spandau–Südkreuz zu den Fernbahnhöfen Berlin-Südkreuz und Berlin-Schönefeld?

Bei einer Sperrung des Berliner Hauptbahnhofs können über die Strecke Spandau – Gesundbrunnen (Nördlicher Innenring) und weiter zum Fernbahnhof Berlin-Lichtenberg bzw. zur Abstell- und Behandlungsanlage Berlin-Rummelsburg pro Stunde und Richtung 10 bis 12 Züge geführt werden.

Über die Strecke Spandau-Südkreuz zu den Fernbahnhöfen Berlin–Südkreuz und Berlin Schönefeld können aufgrund der dafür unzureichenden Infrastruktur des südlichen Berliner Innenrings keine ICE- und RE-Züge geführt werden. Zudem ist auf dem Innenring im Bereich des Fernbahnhofs Südkreuz kein Bahnsteig vorhanden.

Im Übrigen ist eine Sperrung des Bahnhofs wegen Sturmwarnung nach den zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen nicht mehr erforderlich.

11. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um möglichst rasch die Kapazitäten der Relationen

    a) Spandau–Gesundbrunnen–Lichtenberg/–Rummelsburg und

    b) Spandau–Südkreuz–Schönefeld

    für die zu erwartenden Fälle wetterbedingter Sperrungen des Berliner Hauptbahnhofes zu erweitern?

Keine. Die Kapazitäten des nördlichen Innenrings wären im Falle einer Sperrung des Berliner Hauptbahnhofs im Wesentlichen ausreichend. Der Ausbau des südlichen Berliner Innenrings ist zudem nicht Bestandteil des sog. Pilzkonzeptes. Ein nachträglicher Ausbau, wozu bisher kein Erfordernis nachgewiesen werden konnte, wäre nur für einen möglichen Havariefall weder wirtschaftlich noch betrieblich darstellbar.

Der Eisenbahnknoten Berlin mit seiner umfangreichen Infrastruktur (u. a. Außen- und Innenring Stadtbahn, Nord-Süd-Verbindung und Zulaufstrecken) bietet bereits heute und zukünftig eine Vielzahl von leistungsfähigen Fahrmöglichkeiten, dass es eines weiteren Ausbaus nicht mehr bedarf.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung Möglichkeiten, die Tiefbahnsteige im Berliner Hauptbahnhof trotz Sperrungen des Empfangsgebäudes infolge von Sturmwarnungen für Reisende freizugeben?

    a) Für welche Lasten sind die Zwischenebenen im Bahnhof ausgelegt?

    b) Welche Sicherungseinrichtungen gibt es in den mehrgeschossigen Freiräumen des Bahnhofes?

    c) Ist sicher auszuschließen, dass abstürzende Teile bis auf die untere Gleisebene durchschlagen?

Nach Durchführung der zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen ist eine Sperrung des Bahnhofs infolge Sturmwarnung nicht mehr zu erwarten.

a) Die Zwischenebenen sind gemäß den einschlägigen Regelwerken entsprechend der vorgesehenen Nutzung für Lasten mit 5,0 kN/m^2 ausgelegt.

b) Die Freiräume sind durch Geländer bzw. Brüstungen auf den einzelnen Ebenen gemäß den Regelwerken gesichert.

c) Die Stahlriegel wurden, wie bereits in der Antwort zu Frage 2e beschrieben, zusätzlich gesichert. Ein erneuter Absturz eines Stahlriegels ist daher nicht zu erwarten.

13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Kritik von Reisenden an der Deutsche Bahn AG, dass es ihr während der Sperrungen des Berliner Hauptbahnhofes nicht hinreichend gelang, die Reisendenströme zu lenken, die Kunden umfassend zu informieren und spätestens am Freitag, dem 19. Januar 2007, ausreichend Ersatzangebote mit Omnibussen bereitzustellen, um die Reisenden zu anderen Bahnhöfen zu bringen?

Nach Mitteilung der DB AG wurde sowohl während der Sperrung am 18./19. Januar als auch am 21. Januar 2007 durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) umgehend ein Schienenersatzverkehr eingerichtet und das Service-Team verstärkt. Ferner gab es klare, mit der Bundespolizei abgestimmte Anweisungen, wie die Reisenden zu informieren sind und nach denen gehandelt wurde.

14. Welche Übernachtungsangebote hat die Deutsche Bahn AG „gestrandeten“ Reisenden am Berliner Hauptbahnhof unterbreitet?

    Falls es keine Angebote gab, weshalb nicht?

Nach Angaben der DB Station & Service AG wurden nach Einstellung des Bahnverkehrs am 18. Januar 2007 an Fahrgäste im Berliner Hauptbahnhof Taxi- und Hotelgutscheine ausgegeben sowie zum Teil durch Mitarbeiter des Bahnhofmanagements Übernachtungen organisiert. Außerdem bestand die Möglichkeit, in den im Bahnhof stehenden Zügen zu übernachten.

Nach dem Herabstürzen des Fassadenriegels und der hierdurch notwendig gewordenen Sperrung des Bahnhofs wurden die im Bahnhof und in den Zügen verbliebenen Reisenden zunächst in den Räumen der Stadtmission an der Lehrter Straße versorgt. Dort wurden weitere Hotel- und Taxigutscheine ausgegeben.

15. Welche Schritte hat die Bundesregierung unternommen, um bei künftigen Zwischenfällen auf den Schienenwegen des Bundes in Berlin dafür zu sorgen, dass genügend Ersatzverkehr mit Omnibussen zur Verfügung steht und Bahnkunden gezielt Hilfe und Auskünfte erhalten?

Dies ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, sondern der beteiligten Unternehmen. Nach Angaben der DB Station & Service ist der Aufbau eines Schienenersatzverkehrs in Abstimmung mit der BVG jederzeit möglich.

16. Auf welchen Strecken des Bundesschienenetzes (bitte einzeln angeben und jeweils mit Endbahnhöfen benennen) wurde der Zugverkehr während des Orkans Kyrill nicht eingestellt?

Nach Mitteilung der DB AG wurde der Zugverkehr entsprechend der Wetter- und Gefährdungslage regional zu unterschiedlichen Zeiten eingestellt und – nach praktisch völliger Einstellung – zu unterschiedlichen Zeitpunkten wieder aufgenommen. Angaben zu einzelnen Strecken liegen nicht vor.

17. Trifft die Information, bei der Hamburger und der Berliner S-Bahn sei der Zugverkehr trotz des Orkans weitgehend aufrechterhalten worden, zu?

    Wenn ja, hing dies damit zusammen, dass die S-Bahnen dort mit Stromschiene statt mit Oberleitung fahren, und in welchem Umfang konnte der Zugverkehr aufrechterhalten werden?

Nach Mitteilung der DB AG wurde der S-Bahn-Verkehr in Berlin länger aufrecht erhalten als der übrige Zugverkehr in Berlin und Brandenburg. Einzelheiten sind nicht bekannt. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass verschiedene S-Bahn-Strecken teilweise unterirdisch verlaufen sowie bei oberirdisch verlaufenden S-Bahn-Strecken die Evakuierung eines liegengebliebenen Zuges im Stadtgebiet in der Regel einfacher möglich ist als außerhalb.

18. In welchem Maße sind das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die unterschiedlichen Managementebenen der Deutsche Bahn AG eingebunden, wenn zu entscheiden ist, den Verkehr auf den Schienenwegen des Bundes wetterbedingt zu unterbrechen oder Bahnhöfe zu schließen?

Gemäß § 4 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz sind die Eisenbahnunternehmen für die Sicherheit des Betriebes verantwortlich. Hierzu hat die DB AG ein nach Umfang der Störung gestuftes System von Verantwortlichkeiten vom einzelnen Fahrdienstleiter über regionale und zentrale Betriebsleitungen festgelegt. Während des Orkans „Kyrill“ war das Lagezentrum der DB AG auch mit Vorstandsmitgliedern besetzt. Von dort wurden die Lagezentren des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Bundesministeriums des Innern informiert. Die Entscheidung liegt jedoch ausschließlich beim Unternehmen.

19. Wann wird sich der Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG mit der weitgehenden Einstellung des Zugverkehrs in Deutschland sowie mit den Vorfällen im Berliner Hauptbahnhof befassen, und welche diesbezüglichen Forderungen werden die Vertreter der Bundesregierung der Deutsche Bahn AG gegenüber vortragen?

Inhaltliche Schwerpunkte der Aufsichtsratssitzungen der DB AG und die Vorgehensweise der in den Aufsichtsrat entsandten Bundesvertreter unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach § 395 Aktiengesetz und sind deshalb vertraulich zu behandeln.

20. Welche Fakten kann die Bundesregierung bereits jetzt bezüglich möglicher Regressforderungen von verschiedener Seite mitteilen?

Soweit bekannt, wurden an die Bundesregierung keine Regressforderungen herangetragen. Im Übrigen handelt es sich um ein Naturereignis und damit um höhere Gewalt. Hinsichtlich eventueller Regressforderungen der DB AG wegen des Trägerabsturzes ist das Ergebnis des Beweissicherungsverfahrens abzuwarten. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333